

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 10. maj 2011

Dok.id

J. nr. 2011-907

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 14. april 2011 stillet mig følgende spørgsmål 2 vedrørende L 173 – Forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel (Tilladelser til offentlig servicetrafik og krav til beklædning af førere af taxier), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Benny Engelbrecht (S).

Spørgsmål 2:

”Har ministeren overvejet andre betingelser for udstedelse af EP tilladelser (fremover tilladelse til offentlig servicetrafik), som f.eks. køretøjsstørrelse og -type, og i bekræftende fald bedes redegjort for, hvorfor disse andre betingelser ikke er medtaget i lovforslaget.”

Svar:

Der har i debatten været fremført flere modeller for udstedelse af tilladelser til offentlig servicetrafik f.eks., at tilladelserne kun kan udstedes til køretøjer, som er indrettet til kørestole, at tilladelserne kun kan udstedes til taxivognmænd, eller at tilladelserne kun kan udstedes til køretøjer til mere end 8 passagerer.

En model, hvorefter tilladelser til offentlig servicetrafik kun kan udstedes til køretøjer, som er indrettet til kørestole, vil mærkbart mindske udbuddet af køretøjer, der kan anvendes i forbindelse med trafikselskabernes samordnede kørsel. Ifølge Trafikstyrelsens oplysninger er ca. 2/3 af de nuværende EP-biler ikke indrettet til befordring af kørestole.

En model, hvorefter tilladelser til offentlig servicetrafik kun kan udstedes til taxivognmænd, vil medføre en indsnævring af kredsen af virksomheder, der vil kunne få udstedt tilladelser til offentlig servicetrafik, da taxitilladelser er underlagt en antalsbegrænsning.

En del EP-tilladelser er i dag udstedt til selskaber. Modellen vil således betyde, at disse virksomheder ikke vil kunne få udstedt tilladelser til offentlig servicetrafik, idet taxitilladelser kun kan udstedes til personligt drevne virksomheder.

Endvidere vil både busvognmænd og iværksættere, f.eks. taxichauffører, være udelukket fra at få udstedt tilladelser til offentlig servicetrafik.



Trafikstyrelsen skønner, at ca. 250 ud af de ca. 650 EP-tilladelser, der er udstedt på nuværende tidspunkt, er givet til virksomheder, der ikke har taxivognmænd.

Køretøjer indrettet til befordring af mere end 8 passagerer er busser og kræver tilladelse til buskørsel. Denne model vil således betyde en reel afskaffelse af EP-tilladelser.

Modellen vil reducere udbyderkredsen i forbindelse med trafikselskabernes samordnede kørsel væsentligt, da kun taxivognmænd med taxitilladelser og busvognmænd med tilladelse til buskørsel vil kunne byde på kørslen.

Et formindsket udbud af anvendelige køretøjer eller en reduceret udbyderkreds – som alle tre modeller vil medføre - vil have økonomiske konsekvenser, da det efter oplysninger fra Kommunernes Landsforening og Danske Regioner vil medføre en væsentlig fordyrelse af kommuner og regioners lovpligtige kørsel, der udbydes af trafikselskaberne.

Trafikselskaberne i Danmark har oplyst, at de er meget afhængige af, at der både findes taxivognmænd og vognmænd med EP-tilladelser. Dette er nødvendigt for at være sikre på at kunne opfylde behovet hos kommuner og regioner (forsyningsikkerheden).

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt